NEXT IAS

दैनिक समसामयिकी विश्लेषण

समय: 45 मिनट

दिनाँक: 25-08-2026

विषय सूची

गोरखा राज्य की माँग और भारत में नए राज्यों के गठन का मुद्दा

व्यापार सुगमता को बढ़ावा देने के लिए भारत द्वारा चिकित्सा उपकरण नियमों में बदलाव का प्रस्ताव

भारत वैश्विक जहाज निर्माण केंद्र बन सकता है: रक्षा मंत्री

भारत में अवैध प्रवासी

हवाई अड्डों के निजीकरण को सैद्धांतिक मंजूरी

भारत में तैरती सौर ऊर्जा प्रणालियों की संभावनाएँ

संक्षिप्त समाचार

वैश्य टेकरी

चलने का अधिकार: भारत में पैदल यात्रियों की सुरक्षा को सुदृढ़ करना

गर्भिणी मित्र पाठ्यक्रम

भारत में पॉलीसिलिकॉन का विनिर्माण

आईएनएस मंगरोल

गोरखा राज्य की माँग और भारत में नए राज्यों के गठन का मुद्दा

सन्दर्भ

- केंद्रीय गृह मंत्रालय ने सिलीगुड़ी में गोरखा नेताओं और केंद्रीय गृह मंत्री तथा पश्चिम बंगाल सरकार के प्रतिनिधियों के बीच हुई एक महत्वपूर्ण बैठक के बाद एक उच्च-स्तरीय समिति का गठन किया।

गोरखाओं की माँग की जड़ें क्या हैं?

- अलग प्रशासनिक पहचान के लिए गोरखाओं का आंदोलन भारत में अपनी तरह के सबसे पुराने आंदोलनों में से एक है।
- दार्जिलिंग और इसके आसपास के क्षेत्र—जिनमें **कालिम्पोंग, कुर्सियांग, तराई और डुआर्स** शामिल हैं—सांस्कृतिक, जातीय और भाषाई रूप से पश्चिम बंगाल के अन्य हिस्सों से अलग हैं।
- इस क्षेत्र की अधिकांश आबादी नेपाली भाषा बोलती है और यहाँ के लोगों की शारीरिक विशेषताएँ भी विशिष्ट हैं। इसके कारण स्थानीय निवासियों को अक्सर नस्लीय आधार पर पहचान और भेदभाव (Racial Profiling) का सामना करना पड़ता है।
- लंबे समय से चले आ रहे इस अलगाव की भावना ने गहरी पहचान संबंधी समस्या को जन्म दिया है। इसी कारण भारतीय नागरिकों के रूप में अपनी पहचान को स्थापित करने के लिए अलग राज्य की माँग को बल मिला है।

ऐतिहासिक पृष्ठभूमि

- गोरखाओं के लिए अलग प्रशासनिक पहचान की माँग 1907 से चली आ रही है। उस समय दार्जिलिंग हिलमेन एसोसिएशन ने सोनम वांगेल लाडेन ला के नेतृत्व में मिंटो-मॉर्ले सुधार समिति के समक्ष दार्जिलिंग और जलपाईगुड़ी को बंगाल से अलग करने की माँग रखी थी।
- यह माँग 1929 में साइमन कमीशन के समक्ष तथा बाद में ब्रिटिश अधिकारियों के समक्ष भी जारी रही, जहाँ एक अलग प्रशासनिक व्यवस्था की माँग की गई।
- वर्ष 1947 में अविभाजित भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी (CPI) ने जवाहरलाल नेहरू और लियाकत अली खान के समक्ष एक ज्ञापन प्रस्तुत किया, जिसमें "गोरखास्थान" की माँग की गई थी।

नए राज्यों के गठन के लिए संवैधानिक ढाँचा

संविधान का अनुच्छेद 3 संसद को यह अधिकार देता है कि वह:

- किसी मौजूदा राज्य के क्षेत्र को अलग करके नया राज्य बना सकती है;
- दो या दो से अधिक राज्यों या राज्यों के कुछ हिस्सों को मिलाकर नया राज्य बना सकती है;
- मौजूदा राज्यों के क्षेत्रफल, सीमाओं या नामों में परिवर्तन कर सकती है।
- **प्रमुख आवश्यकताएँ:** राज्यों के पुनर्गठन से संबंधित विधेयक संसद में केवल राष्ट्रपति की सिफारिश पर ही प्रस्तुत किया जा सकता है।
- यदि प्रस्ताव किसी मौजूदा राज्य के क्षेत्रफल या सीमाओं को प्रभावित करता है, तो राष्ट्रपति को उस विधेयक को संबंधित राज्य की विधानमंडल के पास उसके विचार जानने के लिए भेजना आवश्यक है।
- राज्य विधानमंडल द्वारा व्यक्त किए गए विचार बाध्यकारी नहीं होते। अर्थात्, संसद उन विचारों से असहमत होने पर भी विधेयक को आगे बढ़ा सकती है।

भारत में राज्य पुनर्गठन का विकास

धर आयोग, 1948

- एस.के. धर आयोग ने स्वतंत्रता के बाद प्रांतों के पुनर्गठन के प्रश्न की जाँच की।
- आयोग ने राज्य पुनर्गठन के लिए भाषा को एकमात्र आधार मानने के बजाय प्रशासनिक सुविधा और आर्थिक व्यवहार्यता को अधिक महत्व दिया।

जेवीपी समिति, 1948–49

- जेवीपी समिति में जवाहरलाल नेहरू, वल्लभभाई पटेल और पट्टाभि सीतारमैया शामिल थे। इस समिति ने भाषाई आधार पर राज्यों के गठन के प्रश्न पर पुनर्विचार किया।
- समिति ने केवल भाषाई आधार पर राज्यों के गठन का विरोध किया और राष्ट्रीय एकता, सुरक्षा तथा प्रशासनिक आवश्यकताओं को प्राथमिकता देने पर जोर दिया।
- **राज्य पुनर्गठन आयोग, 1953:**राज्य पुनर्गठन आयोग में न्यायमूर्ति फ़ज़ल अली, के.एम. पणिक्कर और एच.एन. कुंजरू शामिल थे। आयोग ने भाषा और संस्कृति को महत्वपूर्ण कारक माना, लेकिन इस विचार को अस्वीकार कर दिया कि राज्यों का पुनर्गठन केवल एक ही आधार पर किया जाना चाहिए।
- इसकी सिफारिशों ने राज्य पुनर्गठन अधिनियम, 1956 में महत्वपूर्ण योगदान दिया। इस अधिनियम के माध्यम से देश को 14 राज्यों और 6 केंद्रशासित प्रदेशों में पुनर्गठित किया गया।

नए राज्यों की माँग क्यों उठती है?

1. भाषाई और सांस्कृतिक पहचान

- समुदाय अपनी भाषा, संस्कृति, परंपराओं और विशिष्ट ऐतिहासिक पहचान को संरक्षित करने के लिए अलग राज्य की माँग करते हैं।

NEXT IAS हिन्दी

2. प्रशासनिक कारक

- बड़े राज्यों में कठिन भौगोलिक परिस्थितियों या भौगोलिक रूप से अलग-थलग क्षेत्रों के कारण प्रभावी प्रशासन में चुनौतियाँ उत्पन्न हो सकती हैं।
- अलग राज्य का दर्जा माँगने का उद्देश्य सरकार को नागरिकों के अधिक निकट लाना भी हो सकता है।

3. राजनीतिक प्रतिनिधित्व

- राज्य का दर्जा मिलने से किसी क्षेत्र को राज्य संस्थाओं, विधानमंडल और निर्णय लेने की प्रक्रियाओं में अधिक प्रतिनिधित्व मिल सकता है।

नए राज्यों की माँग से जुड़े मुद्दे

1. राज्य की माँगों का विस्तार

- किसी एक क्षेत्र को राज्य का दर्जा दिए जाने से देश के अन्य क्षेत्रों में भी इसी प्रकार की माँगों को प्रोत्साहन मिल सकता है।
- विदर्भ, बुंदेलखंड, बोडोलैंड और हरित प्रदेश आदि के लिए चल रहे आंदोलनों से क्षेत्रीय आकांक्षाओं की निरंतरता स्पष्ट होती है।

2. आर्थिक व्यवहार्यता

- नए राज्य के गठन में प्रशासनिक ढाँचे, विधानमंडल, सचिवालय और सार्वजनिक संस्थानों की स्थापना पर काफी व्यय होता है।

3. अंतर्राज्यीय विवाद

- राज्यों के पुनर्गठन से सीमाओं, जल संसाधनों, वनों, सरकारी कर्मचारियों, परिसंपत्तियों और देनदारियों से संबंधित विवाद उत्पन्न हो सकते हैं।

4. पहचान आधारित राजनीति

- मुख्य रूप से जातीय या भाषाई पहचान पर आधारित राज्य आंदोलनों से बहुसंख्यकवादी और बहिष्करणकारी प्रवृत्तियाँ उत्पन्न हो सकती हैं, जिससे प्रस्तावित राज्य के भीतर रहने वाले अल्पसंख्यक समुदाय प्रभावित हो सकते हैं।

निष्कर्ष

- नए राज्यों की माँग भारत की "विविधता में एकता" की भावना तथा संघीय लोकतंत्र में क्षेत्रीय आकांक्षाओं के निरंतर विकास को दर्शाती है।
- चुनौती यह है कि पहचान, विकास और राजनीतिक प्रतिनिधित्व के साथ-साथ प्रशासनिक व्यवहार्यता, राष्ट्रीय सुरक्षा और क्षेत्रीय अखंडता के बीच संतुलन स्थापित किया जाए। यह सुनिश्चित करना आवश्यक है कि राज्य पुनर्गठन उत्तरदायी शासन का माध्यम बने, न कि लंबे समय तक चलने वाले क्षेत्रीय संघर्ष का कारण।

स्रोत: IE

व्यापार सुगमता को बढ़ावा देने के लिए भारत द्वारा चिकित्सा उपकरण नियमों में बदलाव का प्रस्ताव

सन्दर्भ

- केंद्रीय स्वास्थ्य मंत्रालय ने व्यापार करने में सुगमता (Ease of Doing Business) को बढ़ावा देने के लिए चिकित्सा उपकरण नियम, 2017 में संशोधन का प्रस्ताव रखा है।

प्रस्तावित प्रमुख संशोधन

1. आउटसोर्स की गई नसबंदी प्रक्रिया का सरलीकरण(नियम 44 में संशोधन)

- जो निर्माता नसबंदी का कार्य ऐसी बाहरी सुविधा से करवाते हैं, जिसके पास चिकित्सा उपकरण नियम, 2017 के तहत वैध लाइसेंस है, उन्हें अब नसबंदी गतिविधि के लिए अलग से ऋण लाइसेंस (Loan Licence) लेने की आवश्यकता नहीं होगी।
- **अनुरेखणीयता (Traceability) बनी रहेगी**: निर्माताओं को चिकित्सा उपकरण के लेबल पर उस नसबंदी सुविधा का लाइसेंस नंबर अंकित करना होगा।
- कंपनियों को लेबल, पैकेजिंग और संबंधित प्रक्रियाओं में आवश्यक बदलाव करने के लिए 6 महीने की संक्रमण अवधि प्रदान की गई है।

2. परीक्षण शुल्क का मानकीकरण

- चिकित्सा उपकरण परीक्षण प्रयोगशालाओं के लिए नौवीं अनुसूची (Ninth Schedule) में एक समान शुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव है।
- इससे परीक्षण शुल्क में होने वाली असमानता और अनिश्चितता कम होगी।

3. यूरोपीय संघ को मान्यता(नियम 63 में संशोधन)

- यूरोपीय संघ (EU) को उन मान्यता प्राप्त कठोर नियामक अधिकार क्षेत्रों (Stringent Regulatory Jurisdictions) की सूची में शामिल किया जाएगा, जिनके आधार पर भारत में कुछ ऐसे चिकित्सा उपकरणों के लिए नैदानिक जाँच की आवश्यकता से छूट दी जा सकती है, जिनके समान कोई पूर्व-स्वीकृत उपकरण उपलब्ध नहीं है।
- वर्तमान सूची में अमेरिका, ब्रिटेन, ऑस्ट्रेलिया, कनाडा और जापान शामिल हैं।

- यूरोपीय संघ में स्वीकृत ऐसे चिकित्सा उपकरण, जो निर्धारित पात्रता शर्तों को पूरा करते हैं, भारत में भी नैदानिक जाँच से छूट संबंधी प्रावधानों का लाभ उठा सकेंगे।

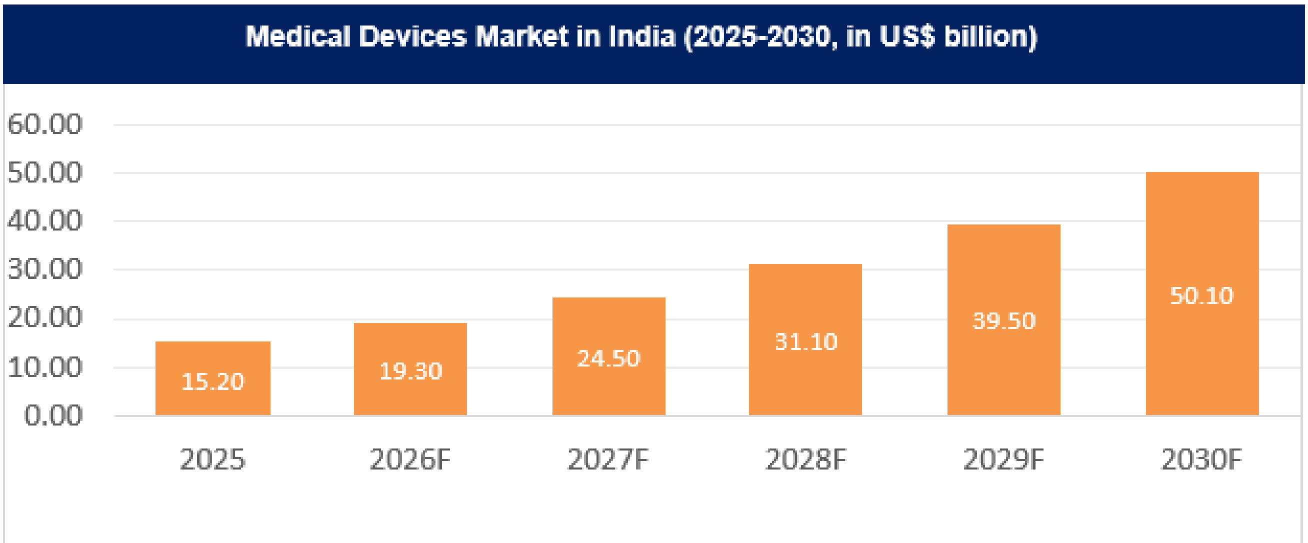
महत्व

- अनावश्यक लाइसेंस और अनुपालन संबंधी आवश्यकताओं को कम करता है।
- पात्र और नवीन चिकित्सा उपकरणों की उपलब्धता को तेज करने में सहायता करेगा।
- मानकीकृत परीक्षण शुल्क से अनुपालन की लागत अधिक पूर्वानुमेय होगी।
- भारत के नियामक ढाँचे को वैश्विक प्रथाओं के अधिक अनुरूप बनाने में मदद करेगा।
- सरल और अधिक पूर्वानुमेय नियामक वातावरण भारत के चिकित्सा उपकरण उद्योग में निवेश और नवाचार को बढ़ावा दे सकता है।

भारत में चिकित्सा उपकरण क्षेत्र

चिकित्सा उपकरण क्षेत्र में विभिन्न प्रकार के उत्पाद शामिल हैं, जैसे:

- नैदानिक उपकरण
- एमआरआई और सीटी स्कैनर जैसे इमेजिंग उपकरण
- प्रत्यारोपण उपकरण
- शल्य चिकित्सा उपकरण
- रोगी निगरानी उपकरण
- इन-विट्रो नैदानिक (IVD) उपकरण
- भारत का चिकित्सा उपकरण बाजार 2025 में 15.2 अरब अमेरिकी डॉलर से बढ़कर 2030 तक 50.1 अरब अमेरिकी डॉलर होने का अनुमान है।
- अप्रैल 2000 से दिसंबर 2025 के बीच चिकित्सा और शल्य चिकित्सा उपकरण क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (FDI) का प्रवाह 4.24 अरब अमेरिकी डॉलर रहा।



F: Forecast

सरकारी पहल

- **राष्ट्रीय चिकित्सा उपकरण नीति, 2023** नियामक प्रक्रियाओं को सरल बनाने, बुनियादी ढाँचे के विकास, अनुसंधान एवं विकास तथा निवेश को बढ़ावा देने के माध्यम से भारत के चिकित्सा उपकरण क्षेत्र को समर्थन प्रदान करती है। इससे क्षेत्र की प्रतिस्पर्धात्मकता और निर्यात को बढ़ावा मिलता है।
- भारत में चिकित्सा उपकरण क्षेत्र में 100% प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (FDI) की अनुमति है। उपकरण एवं यंत्र, उपभोग्य वस्तुएँ तथा प्रत्यारोपण उपकरण जैसी श्रेणियों में सबसे अधिक FDI आकर्षित होता है।
- चिकित्सा उपकरण पार्कों को बढ़ावा देने की योजना का उद्देश्य सामान्य बुनियादी ढाँचे और परीक्षण सुविधाओं का निर्माण करना है। इससे संसाधनों के अनुकूलन के माध्यम से चिकित्सा उपकरण इकाइयों की प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ाने और लागत कम करने में मदद मिलेगी।

इस योजना के तहत तीन पार्कों को मंजूरी दी गई है और ये उन्नत विकास चरण में हैं:

- ग्रेटर नोएडा, उत्तर प्रदेश
- उज्जैन, मध्य प्रदेश
- कांचीपुरम, तमिलनाडु
- **नियामक ढाँचा**: औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 तथा चिकित्सा उपकरण नियम, 2017 चिकित्सा उपकरणों के आयात, विनिर्माण, बिक्री और वितरण को नियंत्रित करते हैं।

- वर्ष 2026 में भारत–यूरोपीय संघ मुक्त व्यापार समझौते (India–EU FTA) ने 572.3 अरब अमेरिकी डॉलर के यूरोपीय संघ के फार्मास्यूटिकल और चिकित्सा प्रौद्योगिकी (MedTech) बाजार तक पहुँच का मार्ग खोला। इससे शुल्कों में उदारीकरण और तरजीही बाजार पहुँच के माध्यम से भारतीय चिकित्सा उपकरणों के लिए निर्यात के अवसरों में वृद्धि हुई।

भारत में चिकित्सा उपकरण क्षेत्र के समक्ष चुनौतियाँ

- भारत अभी भी अपने लगभग 70–80% चिकित्सा उपकरणों का आयात करता है, विशेष रूप से उच्च-स्तरीय और तकनीकी रूप से उन्नत उपकरणों का।
- महत्वपूर्ण घटकों और कच्चे माल के घरेलू विनिर्माण की क्षमता सीमित है।
- अनुसंधान एवं विकास (R&D) और नैदानिक जाँच की उच्च लागत नवाचार को हतोत्साहित कर सकती है।
- कुछ क्षेत्रों में परीक्षण और विनिर्माण संबंधी बुनियादी ढाँचा अपर्याप्त है।
- विशेषज्ञता प्राप्त और उद्योग के लिए तैयार कुशल मानव संसाधन की कमी है।
- भारतीय निर्माताओं का वैश्विक मूल्य श्रृंखलाओं (Global Value Chains) में एकीकरण सीमित है।

आगे की राह

- भारत को घरेलू विनिर्माण, अनुसंधान एवं विकास, नवाचार तथा चिकित्सा उपकरणों से संबंधित बुनियादी ढाँचे को बढ़ावा देकर चिकित्सा उपकरणों के लिए अपनी आयात निर्भरता कम करनी चाहिए।
- गुणवत्ता, सुरक्षा और अनुरेखणीयता सुनिश्चित करते हुए एक पूर्वानुमेय और सरल नियामक ढाँचा निवेश को आकर्षित कर सकता है तथा भारत को वैश्विक चिकित्सा उपकरण विनिर्माण केंद्र के रूप में स्थापित करने में मदद कर सकता है।

स्रोत: TH

भारत वैश्विक जहाज निर्माण केंद्र बन सकता है: रक्षा मंत्री

सन्दर्भ

- रक्षा मंत्री ने कहा कि दुनिया भर में पारंपरिक जहाज निर्माण उद्योगों की घटती क्षमताओं से उत्पन्न रिक्त स्थान भारत के लिए वैश्विक जहाज निर्माण केंद्र के रूप में उभरने का एक बड़ा अवसर प्रस्तुत करता है।

जहाज निर्माण का परिचय

- जहाज निर्माण से आशय परिवहन, रक्षा और व्यापार के लिए उपयोग किए जाने वाले जलयानों के निर्माण, मरम्मत और रखरखाव से है।
- जहाज निर्माण का कार्य विशेष सुविधाओं से युक्त जहाज निर्माण कारखानों (Shipyards) में किया जाता है, जहाँ बड़े पैमाने की परियोजनाओं और जटिल संयोजन प्रक्रियाओं को संभालने की क्षमता होती है।
- एशिया-प्रशांत क्षेत्र 2023 में जहाज निर्माण और मरम्मत बाजार का सबसे बड़ा क्षेत्र था। इसका बाजार में 49% हिस्सा, अर्थात् 118.12 अरब डॉलर, था।
- इसके बाद पश्चिमी यूरोप, उत्तरी अमेरिका और फिर अन्य क्षेत्र थे।

भारत में स्थिति

- भारत का जहाज निर्माण का लंबा इतिहास रहा है। सिंधु घाटी सभ्यता में प्रारंभिक जहाजों का निर्माण और अंतरराष्ट्रीय व्यापार किया जाता था, जो भारत के समृद्ध समुद्री इतिहास का आधार है।
- गुजरात, महाराष्ट्र और बंगाल व्यापार तथा युद्ध के लिए बड़े आकार के लकड़ी के जहाजों के निर्माण के लिए प्रसिद्ध थे।
- मध्यकाल में भारतीय जहाज निर्माताओं ने उन्नत तकनीक से युक्त जहाजों का निर्माण किया, जिनकी काफी माँग थी।
- स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद नौसैनिक और रक्षा जहाज निर्माण को प्राथमिकता देने के कारण भारत ने कई महत्वपूर्ण सार्वजनिक क्षेत्र के जहाज निर्माण कारखाने स्थापित किए।
- वर्तमान में वैश्विक जहाज निर्माण बाजार में भारत की हिस्सेदारी केवल 0.06% है। यह चीन, दक्षिण कोरिया और जापान के प्रभुत्व के बिल्कुल विपरीत है, जो सामूहिक रूप से इस उद्योग के 85% हिस्से को नियंत्रित करते हैं।

DEVELOPMENT OF SHIPPING AND MARITIME SECTOR IN 11 YEARS

PARAMETER	2014	2025	% GROWTH
Cruise Passengers	84,000	4.92 lakhs	485%
Inland water cargo	18 MMT	146 MMT	700%
Operational waterways	3	29	870%
Investment in National waterways	Rs. 183 Cr	1,700 Cr	800%
Number of Seafarers	1.08 lakhs	3.2 lakhs	200%
Annual financial performance of ports	Rs. 11,172 Cr	Rs. 24,202 Cr	120%
No of new legislations	1 in 10 years	11 in 11 Years	

Source: Ministry of Ports, Shipping and Waterways

भारत में जहाज निर्माण उद्योग के विकास के अनुकूल कारक

1. **सामरिक स्थिति**
   - भारत की विस्तृत तटरेखा और प्रमुख समुद्री व्यापार मार्गों के निकटता जहाज निर्माण कारखानों के लिए प्राकृतिक लाभ प्रदान करती है। इससे परिवहन लागत और जहाजों के आवागमन में लगने वाला समय कम करने में मदद मिलती है।
2. **प्रतिस्पर्धी श्रम लागत**
   - अन्य जहाज निर्माण करने वाले देशों की तुलना में भारत में श्रम लागत कम है, जिससे भारत अंतरराष्ट्रीय ग्राहकों के लिए एक आकर्षक विकल्प बनता है।
3. **विशिष्ट क्षेत्रों पर ध्यान**
   - भारतीय जहाज निर्माण कारखाने अपतटीय सहायता पोत, ड्रेजर और नौका जैसी विशेष श्रेणियों में विशेषज्ञता विकसित कर रहे हैं और विशिष्ट बाजार माँगों को पूरा करने पर ध्यान दे रहे हैं।
4. **सरकारी समर्थन**
   - भारत में जहाज निर्माण कारखानों को वित्तीय सहायता योजना (SFAS) जैसी नीतिगत पहलों तथा स्वदेशी जहाज निर्माण क्षमता को बढ़ाने पर जोर देने से जहाज निर्माण क्षेत्र के विकास को गति मिल रही है।

महत्व

- जहाज निर्माण एक पूँजी-प्रधान उद्योग है, जिसके लिए उन्नत तकनीक, कुशल श्रम और मजबूत नीतिगत समर्थन की आवश्यकता होती है।
- यह इलेक्ट्रॉनिक्स, इस्पात, इंजीनियरिंग और समुद्री उपकरण जैसे विभिन्न क्षेत्रों में रोजगार के अवसर पैदा करता है।
- एक मजबूत घरेलू जहाज निर्माण उद्योग भारत की नीली अर्थव्यवस्था (Blue Economy) को मजबूत कर सकता है। यह "मेक इन इंडिया" और "आत्मनिर्भर भारत" कार्यक्रमों के अंतर्गत एक प्रमुख प्राथमिकता वाला क्षेत्र है।
- इससे देश के व्यापार संतुलन में सुधार होगा और आयात पर निर्भरता कम होगी।
- सामरिक दृष्टि से भारत की रक्षा क्षमता और समुद्री सुरक्षा काफी हद तक जहाज निर्माण पर निर्भर करती है।
- हिंद-प्रशांत क्षेत्र में बदलते भू-राजनीतिक परिदृश्य को देखते हुए भारत अपने नौसैनिक बेड़े को मजबूत करने के लिए नौसैनिक आधुनिकीकरण तथा विमानवाहक पोतों, पनडुब्बियों और युद्धपोतों के निर्माण में निवेश कर रहा है।

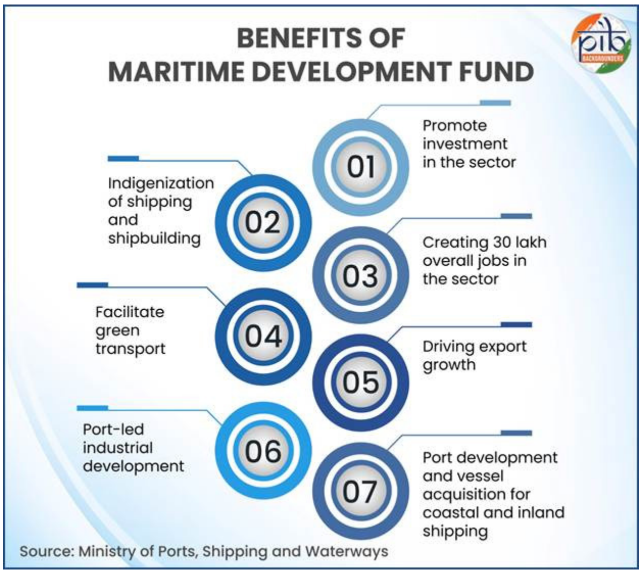
भारत के समक्ष प्रमुख चुनौतियाँ

1. **उत्पादन की उच्च लागत**
   - चीन, दक्षिण कोरिया और जापान जैसे प्रमुख जहाज निर्माण देशों की तुलना में भारतीय जहाज निर्माण कारखानों की उत्पादन लागत अधिक है। इसके प्रमुख कारण महँगे इनपुट, वित्तपोषण की उच्च लागत और अपेक्षाकृत कम पैमाने की अर्थव्यवस्थाएँ हैं।
2. **दीर्घकालिक वित्त तक सीमित पहुँच**
   - जहाज निर्माण एक अत्यधिक पूँजी-प्रधान उद्योग है और इसकी परियोजनाओं में निवेश का लाभ मिलने में लंबा समय लगता है। ऐसे में दीर्घकालिक वित्तपोषण तक सीमित पहुँच एक बड़ी चुनौती है।
3. **तकनीकी अंतर**
   - उन्नत जहाज डिजाइन, स्वचालन, समुद्री इंजीनियरिंग, विशेषीकृत जलयानों और हरित जहाज प्रौद्योगिकियों के क्षेत्र में भारत अभी भी प्रमुख जहाज निर्माण देशों से पीछे है।
4. **खंडित जहाज निर्माण पारिस्थितिकी तंत्र**
   - भारत में जहाज निर्माण उद्योग में जहाज निर्माण कारखानों, घटक निर्माताओं, डिजाइनरों, आपूर्तिकर्ताओं, बंदरगाहों, लॉजिस्टिक्स प्रदाताओं और अनुसंधान संस्थानों को जोड़ने वाले पर्याप्त रूप से एकीकृत औद्योगिक समूहों का अभाव है।
5. **मजबूत वैश्विक प्रतिस्पर्धा**
   - चीन, दक्षिण कोरिया और जापान बड़े पैमाने पर उत्पादन, स्थापित आपूर्ति श्रृंखलाओं, तकनीकी क्षमताओं और पर्याप्त सरकारी समर्थन के माध्यम से वैश्विक वाणिज्यिक जहाज निर्माण पर प्रभुत्व रखते हैं। इससे भारतीय जहाज निर्माण कारखानों के लिए कीमत और आपूर्ति समयसीमा के मामले में प्रतिस्पर्धा करना कठिन हो जाता है।

सरकारी पहल

1. **जहाज निर्माण वित्तीय सहायता योजना**
   - ₹24,736 करोड़ के परिव्यय वाली जहाज निर्माण वित्तीय सहायता योजना के तहत वित्तीय सहायता और जहाज तोड़ने से संबंधित क्रेडिट नोट्स प्रदान किए जाते हैं।
   - यह योजना राष्ट्रीय जहाज निर्माण मिशन के माध्यम से घरेलू जहाज निर्माण को बढ़ावा देने और देश में जहाज निर्माण क्षमता को मजबूत करने पर केंद्रित है।
2. **समुद्री विकास कोष**
   - ₹25,000 करोड़ के परिव्यय वाले समुद्री विकास कोष का उद्देश्य निवेश को बढ़ावा देना तथा ब्याज संबंधी प्रोत्साहन प्रदान करना है।

NEXT IAS हिन्दी



3. जहाज निर्माण विकास योजना

- ₹19,989 करोड़ के परिव्यय वाली जहाज निर्माण विकास योजना जहाज निर्माण समूहों के लिए पूँजीगत सहायता, जोखिम कवरेज और क्षमता निर्माण का प्रावधान करती है।

4. समुद्री भारत दृष्टि 2030 (MIV 2030)

- इसका उद्देश्य 2030 तक भारत को विश्व के शीर्ष 10 जहाज निर्माण देशों में शामिल करना तथा एक विश्वस्तरीय, कुशल और टिकाऊ समुद्री पारिस्थितिकी तंत्र विकसित करना है।
- इसमें समुद्री क्षेत्र के 10 प्रमुख क्षेत्रों में 150 से अधिक पहलों को शामिल किया गया है।

5. प्रथम अस्वीकृति का अधिकार (RoFR)

- सरकारी निविदाओं में जलयानों की खरीद के लिए भारतीय जहाज निर्माण कारखानों को प्राथमिकता दी जाती है।
- संशोधित प्राथमिकता क्रम में भारत में निर्मित, भारतीय ध्वज वाले और भारतीय स्वामित्व वाले जलयानों को प्राथमिकता दी गई है।

6. सार्वजनिक खरीद में प्राथमिकता

- मेक इन इंडिया आदेश, 2017 के अनुसार ₹200 करोड़ से कम लागत वाले जहाजों की खरीद भारतीय जहाज निर्माण कारखानों से करना अनिवार्य है।

7. मानकीकृत टग डिजाइन

- प्रमुख बंदरगाहों में उपयोग के लिए टग के पाँच मानकीकृत डिजाइन जारी किए गए हैं। इसका उद्देश्य एकरूपता सुनिश्चित करना तथा घरेलू विनिर्माण को बढ़ावा देना है।

8. जहाज निर्माण समूहों का विकास

- प्रमुख बंदरगाहों और तटीय राज्यों के बीच जहाज निर्माण समूहों के विकास के लिए समझौता ज्ञापनों (MoUs) पर हस्ताक्षर किए गए हैं।
- इन समूहों को संयुक्त निवेश के माध्यम से विकसित करने का उद्देश्य भारत को 2047 तक विश्व के शीर्ष पाँच जहाज निर्माण देशों में शामिल करना है।

निष्कर्ष

- भारत का जहाज निर्माण क्षेत्र विकास के एक आशाजनक चरण में प्रवेश कर रहा है। इसे कई प्रगतिशील पहलों और नीतिगत सुधारों का समर्थन प्राप्त है।
- इन उपायों का उद्देश्य बुनियादी ढाँचे का आधुनिकीकरण, घरेलू विनिर्माण क्षमताओं को बढ़ाना और वैश्विक निवेश को आकर्षित करना है, जिससे दीर्घकालिक विकास के लिए मजबूत आधार तैयार हो रहा है।
- नवाचार, सतत विकास और कौशल विकास पर ध्यान केंद्रित करके यह क्षेत्र समुद्री भारत दृष्टि 2030 (Maritime India Vision 2030) में निर्धारित सामरिक लक्ष्यों को प्राप्त करने की दिशा में बेहतर स्थिति में है।

स्रोत: TH

भारत में अवैध प्रवासी

सन्दर्भ

- केंद्रीय गृह मंत्री ने घुसपैठ के खिलाफ कड़े कदम उठाने का निर्देश देते हुए पुलिस प्रमुखों से अवैध प्रवासियों की पहचान कर उन्हें निर्वासित करने को कहा।

भारत में अवैध प्रवासी

- पिछली तीन जनगणनाओं के अनुसार, भारत में जन्मे बांग्लादेशी मूल के लोगों में से लगभग 94% लोग पाँच सीमावर्ती राज्यों यथा; पश्चिम बंगाल, असम, त्रिपुरा, मेघालय और मिजोरम में रहते थे।
- भारत और बांग्लादेश के बीच 4,096.7 किलोमीटर लंबी सीमा है, जो हाल तक अधिकांशतः खुली और असुरक्षित (Porous) थी।
- वर्ष 2025 में गृह मंत्रालय ने बताया कि भारत-बांग्लादेश सीमा के 3,232 किलोमीटर हिस्से पर बाड़ लगाई जा चुकी थी।

भारत में शरणार्थी संकट

1. अफगान शरणार्थी

- अफगानिस्तान में तालिबान के पुनः उभरने के बाद सुरक्षा और शरण की तलाश में अफगान शरणार्थियों का भारत में आगमन बढ़ा है। इनमें से कई सिख और हिंदू हैं, जिन्हें धार्मिक उत्पीड़न का सामना करना पड़ रहा है।

2. बांग्लादेशी प्रवासी

- ऐतिहासिक रूप से लोग आर्थिक कारणों से बांग्लादेश से भारत आए हैं। इनमें से बड़ी संख्या पश्चिम बंगाल, असम, त्रिपुरा और अन्य पूर्वोत्तर राज्यों में बस गई है।

3. रोहिंग्या संकट

- म्यांमार के रखाइन राज्य में जातीय हिंसा और उत्पीड़न के कारण रोहिंग्या मुसलमानों ने भारत में शरण ली है।
- भारत उनके दर्जे के प्रश्न से जूझ रहा है और सरकार ने उनके निर्वासन के संबंध में कड़ा रुख अपनाया है।

4. तिब्बती शरणार्थी

- 1959 में चीन के शासन के विरुद्ध तिब्बती विद्रोह के बाद से तिब्बती भारत में रह रहे हैं।
- उन्हें शरणार्थी का दर्जा दिया गया है और वे मुख्य रूप से हिमाचल प्रदेश और कर्नाटक जैसे राज्यों में स्थित बस्तियों में रहते हैं।

5. श्रीलंकाई शरणार्थी

- श्रीलंकाई तमिल शरणार्थियों के मामले में, उनमें से बड़ी संख्या तमिलनाडु के शिविरों में रहती है। राज्य सरकार उन्हें भत्ता प्रदान करती है, नौकरी करने की अनुमति देती है तथा उनके बच्चों को स्कूल जाने की सुविधा देती है।
- वर्ष 2009 में श्रीलंका के गृहयुद्ध की समाप्ति के बाद भारत ने इस दिशा में स्वैच्छिक प्रत्यावर्तन (Voluntary Repatriation) को प्रोत्साहित किया है, बशर्ते उनके स्वदेश में परिस्थितियाँ सुरक्षित हों।

शरणार्थियों के संबंध में भारत की नीति

- भारत ने अतीत में शरणार्थियों का स्वागत किया है और वर्तमान में लगभग 3,00,000 लोगों को शरणार्थी के रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- इनमें तिब्बती, बांग्लादेश के चकमा समुदाय तथा अफगानिस्तान, श्रीलंका आदि से आए शरणार्थी शामिल हैं।
- हालांकि, भारत 1951 के संयुक्त राष्ट्र शरणार्थी अभिसमय (UN Refugee Convention) या शरणार्थियों की स्थिति से संबंधित 1967 के प्रोटोकॉल का हस्ताक्षरकर्ता नहीं है। भारत में कोई विशिष्ट शरणार्थी नीति या शरणार्थी कानून भी नहीं है।

सभी विदेशी दस्तावेज-विहीन नागरिकों का नियमन निम्नलिखित कानूनों के प्रावधानों के तहत किया जाता है:

- विदेशी अधिनियम, 1946
- विदेशियों का पंजीकरण अधिनियम, 1939
- पासपोर्ट (भारत में प्रवेश) अधिनियम, 1920
- नागरिकता अधिनियम, 1955

गृह मंत्रालय (MHA) के अनुसार, जो विदेशी नागरिक वैध यात्रा दस्तावेजों के बिना भारत में प्रवेश करते हैं, उन्हें अवैध प्रवासी माना जाता है।

शरणार्थियों के संबंध में भारत की नीति के कारण

1. संसाधनों पर दबाव

- शरणार्थियों को आश्रय देने से संसाधनों पर दबाव पड़ता है, विशेषकर उन क्षेत्रों में जहाँ बुनियादी ढाँचा पहले से ही सीमित है।

2. सामाजिक एकजुटता

- बड़ी संख्या में शरणार्थियों के आने से सामाजिक एकजुटता प्रभावित हो सकती है और मेजबान समुदायों के साथ तनाव उत्पन्न होने की संभावना रहती है।

3. सुरक्षा संबंधी चिंताएँ

- शरणार्थियों के आगमन से सुरक्षा संबंधी चिंताएँ उत्पन्न हो सकती हैं। इनमें चरमपंथी तत्वों की संभावित घुसपैठ तथा खुली और असुरक्षित सीमाओं के कारण लोगों की आवाजाही पर निगरानी रखने की चुनौतियाँ शामिल हैं।

4. राजनयिक संबंध

- शरणार्थियों को आश्रय देने से पड़ोसी देशों या उनके मूल देशों के साथ भारत के राजनयिक संबंधों पर दबाव पड़ सकता है।

5. आर्थिक प्रभाव

- शरणार्थी कम-कुशल रोजगार के लिए स्थानीय श्रमिकों के साथ प्रतिस्पर्धा कर सकते हैं, जिससे स्थानीय रोजगार बाजार प्रभावित हो सकता है। वहीं, उद्यमिता या श्रम के माध्यम से अर्थव्यवस्था में उनके संभावित योगदान का पूरा लाभ हमेशा नहीं मिल पाता।

निष्कर्ष

- शरणार्थियों के प्रति भारत का दृष्टिकोण मानवीय परंपरा, क्षेत्रीय भू-राजनीति और राष्ट्रीय सुरक्षा संबंधी चिंताओं से प्रभावित रहा है।
- भारत 1951 के संयुक्त राष्ट्र शरणार्थी अभिसमय या उसके 1967 के प्रोटोकॉल का हस्ताक्षरकर्ता नहीं है, फिर भी उसने ऐतिहासिक रूप से विभिन्न विस्थापित समुदायों को शरण प्रदान की है।
- जैसे-जैसे वैश्विक स्तर पर विस्थापन बढ़ रहा है, भारत के लिए एक स्पष्ट और सुसंगत राष्ट्रीय शरणार्थी नीति विकसित करने की आवश्यकता बढ़ती जा रही है, जो मानवीय दायित्वों के साथ सुरक्षा और जनसांख्यिकीय चिंताओं के बीच संतुलन स्थापित कर सके।

स्रोत: TH

NEXT IAS हिन्दी

हवाई अड्डों के निजीकरण को सैद्धांतिक मंजूरी

सन्दर्भ

- हाल ही में नागरिक उड्डयन मंत्रालय (MoCA) को हवाई अड्डों के निजीकरण की तीसरी प्रक्रिया के तहत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (AAI) के **11** हवाई अड्डों के निजीकरण के लिए सैद्धांतिक मंजूरी मिली है।

भारत में हवाई अड्डों का निजीकरण

- भारत में हवाई अड्डों का निजीकरण मुख्यतः सार्वजनिक-निजी भागीदारी (PPP) व्यवस्था के माध्यम से किया जाता है, जिसमें निजी रियायतधारी एक निर्धारित रियायत अवधि के लिए हवाई अड्डों का संचालन, प्रबंधन और विकास करते हैं।
- **भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (AAI)** विमानन बुनियादी ढाँचे, हवाई नौवहन सेवाओं और हवाई अड्डों के विकास जैसे प्रमुख कार्यों के लिए जिम्मेदार है।
- नए प्रस्ताव के तहत 11 हवाई अड्डों का 5 समूहों में 50 वर्षों के लिए निजीकरण किया जाना है। इसका उद्देश्य क्रॉस-सब्सिडीकरण को सक्षम करना है, जिसके तहत अधिक व्यावसायिक रूप से मजबूत हवाई अड्डों को छोटे या कम लाभदायक क्षेत्रीय हवाई अड्डों के साथ जोड़ा जाएगा।

इनमें शामिल हैं:

- अमृतसर और कांगड़ा
- वाराणसी, गया और कुशीनगर
- भुवनेश्वर और हुबली
- रायपुर और औरंगाबाद
- तिरुचिरापल्ली और तिरुपति

PPP मॉडल और PPP मूल्यांकन समिति (PPPAC)

सार्वजनिक-निजी भागीदारी (PPP) मॉडल

- सार्वजनिक-निजी भागीदारी (PPP) सार्वजनिक बुनियादी ढाँचे या सेवाएँ प्रदान करने के लिए सरकार और किसी निजी संस्था के बीच दीर्घकालिक व्यवस्था है।
- निजी भागीदार वित्त, तकनीकी विशेषज्ञता, निर्माण, संचालन और रखरखाव में योगदान दे सकता है। साथ ही, जोखिम और जिम्मेदारियों का सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्रों के बीच विभाजन किया जाता है।

PPP की प्रमुख विशेषताएँ

- दीर्घकालिक संविदात्मक संबंध
- सार्वजनिक और निजी भागीदारों के बीच जोखिम का बँटवारा
- प्रदर्शन आधारित सेवा वितरण
- निजी वित्त और कौशल का उपयोग
- बुनियादी ढाँचा परिसंपत्तियों का संपूर्ण जीवन-चक्र प्रबंधन

PPP मूल्यांकन समिति (PPPAC)

- यह एक अंतर-मंत्रालयी मूल्यांकन व्यवस्था है, जो PPP परियोजनाओं की मंजूरी से पहले उनका परीक्षण करती है।
- यह वित्त मंत्रालय के आर्थिक कार्य विभाग (DEA) के अंतर्गत कार्य करती है और प्रमुख केंद्रीय क्षेत्र की PPP परियोजनाओं का मूल्यांकन करती है।
- इसका व्यापक उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि PPP परियोजनाएँ वित्तीय रूप से व्यवहार्य, उचित रूप से संरचित, पारदर्शी और जनहित के अनुरूप हों।

हालिया निजीकरण घोषणाओं के कारण

- भारत में यात्रियों की बढ़ती संख्या और बढ़ती बुनियादी ढाँचा आवश्यकताओं के कारण बड़े पैमाने पर निवेश की आवश्यकता बढ़ी है।
- प्रस्तावित मॉडल के तहत रियायतधारी संचालन, प्रबंधन और विकास की जिम्मेदारी संभालेंगे। इसमें स्वीकृत पूँजीगत व्यय तथा भविष्य में क्षमता विस्तार भी शामिल होगा।
- केवल विमानन क्षेत्र के अनुभव वाले निवेशकों के बजाय विभिन्न क्षेत्रों में प्रासंगिक बुनियादी ढाँचा अनुभव रखने वाले बोलीदाताओं को अनुमति देने से संभावित निवेशकों का दायरा बढ़ सकता है।

हवाई अड्डों के निजीकरण का महत्व

1. **बेहतर दक्षता और सेवा गुणवत्ता**
   - निजी क्षेत्र की भागीदारी से प्रबंधन कौशल, तकनीक और ग्राहक-केंद्रित संचालन को बढ़ावा मिल सकता है, जिससे यात्रियों के अनुभव में सुधार हो सकता है।
2. **तेज बुनियादी ढाँचा विकास**
   - निजी वित्तपोषण सार्वजनिक संसाधनों का पूरक बन सकता है तथा टर्मिनल विस्तार, क्षमता वृद्धि और शहर की ओर स्थित बुनियादी ढाँचे के विकास में सहायता कर सकता है।
3. **राजकोषीय एवं विकासात्मक लाभ**
   - PPP मॉडल सरकार पर तत्काल राजकोषीय बोझ को कम कर सकता है और सार्वजनिक संसाधनों को अन्य विकासात्मक प्राथमिकताओं के लिए उपयोग करने में सहायता कर सकता है।
4. **क्षेत्रीय संपर्क**
   - लाभदायक और अपेक्षाकृत कमजोर हवाई अड्डों को एक साथ जोड़ने से क्षेत्रीय हवाई अड्डों के संचालन को समर्थन मिल सकता है तथा बेहतर क्षेत्रीय संपर्क के लक्ष्यों को बढ़ावा मिल सकता है।

NEXT IAS हिन्दी

चिंताएँ क्या हैं?

- बाजार में एकाग्रता सबसे प्रमुख चिंता है। कुछ ही कॉरपोरेट समूहों के हाथों में स्वामित्व का अत्यधिक केंद्रीकरण प्रतिस्पर्धा को कम कर सकता है और व्यवस्था-गत जोखिम पैदा कर सकता है।
- एक अन्य जोखिम अत्यधिक ऋण भार है। किसी एक परियोजना में वित्तीय कठिनाइयों का उसी कंपनी के स्वामित्व वाले कई अन्य हवाई अड्डों पर भी नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है।
- **अन्य प्रमुख मुद्दे:**
  - रियायतों की लंबी अवधि और उचित नियामक निगरानी की आवश्यकता।
  - जनहित और कम लागत वाली हवाई अड्डा सेवाओं की सुरक्षा।
  - यह सुनिश्चित करना कि व्यावसायिक रूप से कमजोर हवाई अड्डे उपेक्षित न रह जाएँ।
  - लाभप्रदता और क्षेत्रीय संपर्क के बीच संतुलन स्थापित करना।

आगे की राह

- हवाई अड्डों का निजीकरण प्रतिस्पर्धा-संवेदनशील और पारदर्शी PPP ढाँचे के तहत किया जाना चाहिए।
- स्वामित्व एकाग्रता की सीमा, मजबूत वित्तीय जाँच, प्रभावी नियामक निगरानी और नियमित प्रदर्शन मूल्यांकन आवश्यक हैं।
- सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि निजी निवेश से क्षमता और सेवा की गुणवत्ता में सुधार हो, लेकिन इसके साथ एकाधिकार जैसी संरचनाएँ न बनें और क्षेत्रीय हवाई संपर्क प्रभावित न हो।

स्रोत: TH

भारत में तैरती सौर ऊर्जा प्रणालियों की संभावनाएँ

चर्चा में क्यों?

- प्रधानमंत्री सूर्य सरोवर योजना (PM-SSY) को हाल ही में मंजूरी दिया जाना भारत सरकार द्वारा भूमि की आवश्यकता को कम करने वाली सौर ऊर्जा परियोजनाओं को बढ़ावा देने की मंशा को दर्शाता है।

पृष्ठभूमि और आवश्यकता

- भारत की सौर ऊर्जा क्षमता 2016 में 3 गीगावाट (GW) से बढ़कर 2026 में 160 GW से अधिक हो गई है। इसमें मुख्य रूप से बड़े पैमाने की सौर परियोजनाओं का योगदान रहा है।
- लेकिन सौर ऊर्जा परियोजनाओं के लिए भूमि की आवश्यकता शहरीकरण और कृषि के साथ प्रतिस्पर्धा करती है। साथ ही, पारिस्थितिक संरक्षण भी एक प्रमुख प्राथमिकता है। इसलिए नई परियोजनाओं के लिए भूमि उपलब्ध कराना लगातार कठिन होता जा रहा है।
- इसलिए नीति-निर्माता अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता के बिना सौर ऊर्जा क्षमता बढ़ाने के तरीकों की तलाश कर रहे हैं।

तैरती सौर ऊर्जा प्रणालियाँ

- इसमें जलाशयों और झीलों जैसे जल निकायों की सतह पर तैरते प्लेटफॉर्म के ऊपर सौर मॉड्यूल लगाए जाते हैं।
- इन प्लेटफॉर्मों को अपनी स्थिति में स्थिर रखने के लिए जलाशय की तलहटी या किनारों से बाँधा (Mooring) जाता है।
- प्रणाली के डिजाइन के आधार पर इन्वर्टर और अन्य विद्युत उपकरण तैरते प्लेटफॉर्म पर या तटवर्ती क्षेत्र में लगाए जा सकते हैं।
- तैरती सौर ऊर्जा प्रणालियाँ बिजली का उत्पादन करती हैं, जिसे विद्युत केबलों के माध्यम से भूमि तक पहुँचाया जाता है।
- इन प्रणालियों को स्थापना के लिए भूमि की आवश्यकता नहीं होती। इसलिए औद्योगिक तालाब, जलाशय और अंतर्देशीय जल निकाय तैरती सौर ऊर्जा परियोजनाओं की स्थापना के लिए उपयुक्त स्थान हैं।

लाभ

1. **भूमि संरक्षण**
   - तैरती सौर ऊर्जा प्रणाली सीमित भूमि की माँग को कम करके भूमि के प्रभावी उपयोग और आर्थिक लाभ प्रदान करती है।
2. **जल संरक्षण**
   - सौर पैनल जल के वाष्पीकरण को कम करने में मदद कर सकते हैं। हालाँकि, बचाए जाने वाले जल की मात्रा जलाशय के कितने हिस्से पर पैनल लगाए गए हैं, जलवायु और जलाशय की विशेषताओं पर निर्भर करेगी।
3. **अधिक दक्षता**
   - पैनल पानी के कारण ठंडे रहते हैं, जिससे विशेष रूप से गर्मियों के दौरान उनका प्रदर्शन और ऊर्जा दक्षता बेहतर होती है।

भारत की प्रगति

एनटीपीसी लिमिटेड (NTPC Limited) ने 2022 में भारत की दो सबसे बड़ी तैरती सौर परियोजनाएँ शुरू कीं:

- 100 मेगावाट रामागुंडम परियोजना, तेलंगाना
- 92 मेगावाट कायमकुलम परियोजना, केरल

NEXT IAS हिन्दी

- एक अन्य महत्वपूर्ण परियोजना 600 मेगावाट की ओंकारेश्वर तैरती सौर ऊर्जा परियोजना, मध्य प्रदेश है, जिसमें वर्तमान में 278 मेगावाट क्षमता संचालित हो रही है।
- वर्तमान में भारत में लगभग 700 मेगावाट तैरती सौर ऊर्जा क्षमता है, जबकि इसकी संभावित क्षमता 102 गीगावाट आँकी गई है। यह अनुमान जलाशयों के केवल 20% क्षेत्र के उपयोग पर आधारित है।

जिन चुनौतियों से निपटना आवश्यक है :

1. **मौसम संबंधी जोखिम**
   - तैरती सौर प्रणालियाँ तेज हवाओं, ऊँची लहरों और जल स्तर में तेजी से होने वाले बदलावों के प्रति संवेदनशील होती हैं। इसलिए जलवायु-अनुकूल और मजबूत प्रणाली डिजाइन आवश्यक है।
2. **लागत**
   - तैरती सौर ऊर्जा सामान्यतः भूमि पर स्थापित पारंपरिक सौर परियोजनाओं की तुलना में अधिक महँगी होती है। इसका कारण तैरते प्लेटफॉर्म, एंकरिंग प्रणालियों, विशेष विद्युत उपकरणों और स्थापना की लागत है।
   - ऊर्जा भंडारण प्रणालियों को शामिल करने से कुल पूँजीगत लागत और बढ़ जाएगी।
3. **विभिन्न संस्थाओं के बीच समन्वय**
   - विभिन्न संस्थाओं के बीच समन्वय जटिल है। इनमें राज्य एजेंसियाँ, नगर निकाय, विद्युत वितरण कंपनियाँ, जल संसाधन एवं सिंचाई विभाग, पर्यावरण प्राधिकरण और उद्योग शामिल हैं।

प्रधानमंत्री सूर्य सरोवर योजना (PM-SSY)

- केंद्रीय मंत्रिमंडल ने प्रधानमंत्री सूर्य सरोवर योजना (PM-SSY) को मंजूरी दी है। यह ₹5,070 करोड़ की योजना है, जिसका उद्देश्य देशभर में ऊर्जा भंडारण प्रणालियों के साथ एकीकृत तैरती सौर फोटोवोल्टिक (FSPV) परियोजनाओं के विकास को तेज करना है।
- योजना के तहत 5,000 मेगावाट तैरती सौर ऊर्जा क्षमता विकसित करने का लक्ष्य है। इसके साथ 10,000 मेगावाट-घंटे (MWh) की सह-स्थित ऊर्जा भंडारण क्षमता विकसित की जाएगी, जो कम-से-कम 2 घंटे की भंडारण अवधि उपलब्ध कराएगी।
- परियोजनाओं को वित्त वर्ष 2026–27 से 2030–31 के बीच स्वीकृत किया जाएगा, जबकि वित्तीय सहायता का वितरण वित्त वर्ष 2032–33 तक जारी रहेगा।
- योजना के अंतर्गत केंद्र सरकार पात्र तैरती सौर परियोजनाओं के सफलतापूर्वक चालू होने के बाद प्रति मेगावाट ₹1 करोड़ की केंद्रीय वित्तीय सहायता (CFA) प्रदान करेगी।

सुझाव

- पारिस्थितिक रूप से संवेदनशील जल निकायों तथा जैव-विविधता, पक्षियों के आवास और मत्स्य पालन के लिए महत्वपूर्ण क्षेत्रों में सावधानी बरती जानी चाहिए। ऐसे क्षेत्रों में तैरती सौर परियोजनाओं को केवल विस्तृत पर्यावरणीय आकलन के बाद ही मंजूरी दी जानी चाहिए।
- इसलिए उपयुक्त जल निकायों की पहचान और आवंटन, विभिन्न संस्थाओं की जिम्मेदारियों का स्पष्ट निर्धारण तथा अनुमोदन प्रक्रियाओं को सरल और सुव्यवस्थित करने के लिए स्पष्ट ढाँचा विकसित करना योजना के सफल क्रियान्वयन के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण होगा।

स्रोत: IE

संक्षिप्त समाचार

वैश्य टेकरी

सन्दर्भ

- मध्य प्रदेश सरकार ने मौर्य सम्राट अशोक से जुड़े बौद्ध स्मारकों के संरक्षण और पुनर्स्थापना का कार्य शुरू किया है। इसकी शुरुआत उज्जैन स्थित वैश्य टेकरी में नए सिरे से खुदाई के साथ हुई है।

परिचय

- सबसे बड़ा स्तूप, जिसे लोकप्रिय रूप से वैश्य टेकरी कहा जाता है, अपने आधार पर लगभग 350 फीट चौड़ा और लगभग 100 फीट ऊँचा है। इसके निकट एक छोटा स्तूप भी है, जिसे कुंभार (या कुम्हार) टेकरी कहा जाता है।
- तत्कालीन ग्वालियर राज्य के पुरातत्व विभाग द्वारा 1938–39 में की गई प्रारंभिक खुदाई में बड़े आकार की ईंटें और आहत सिक्के (Punch-marked Coins) मिले थे। इन खोजों के आधार पर पुरातत्वविदों ने इन संरचनाओं को मौर्य काल का माना।
- स्तूप गुंबदाकार संरचना होती है, जिसका पारंपरिक रूप से बौद्ध धार्मिक स्मारक के रूप में उपयोग किया जाता था। यह बुद्ध के दफन टीले का प्रतीक माना जाता है।
- "स्तूप" शब्द संस्कृत भाषा से आया है, जिसका अर्थ "ढेर लगाना" या "एकत्र करना" है। यह इन स्मारकों की टीलेनुमा संरचना को दर्शाता है।

NEXT IAS हिन्दी

उज्जैन में अशोक का काल

- उज्जयिनी (आधुनिक उज्जैन), चंबल की सहायक नदी क्षिप्रा के तट पर स्थित थी। यह अवंति की राजधानी और एक महत्वपूर्ण वाणिज्यिक केंद्र थी।
- इतिहासकारों के अनुसार, उज्जैन एक प्रमुख व्यापारिक चौराहा था, जो पश्चिमी तट के भड़ौच और सोपारा जैसे बंदरगाहों को पाटलिपुत्र से जोड़ने वाले व्यापार मार्गों से जुड़ा था।
- अशोक के पिता बिंदुसार ने उन्हें अवंति का उपराज्यपाल (वायसराय) बनाकर वहाँ भेजा था।
- माना जाता है कि अशोक ने लगभग एक दशक अवंति में बिताया, जहाँ उज्जैन उनका मुख्यालय था।
- उनके कार्यों को देखते हुए बाद में उन्हें उज्जैन का उपराज्यपाल नियुक्त किया गया।

स्रोत: IE

पैदल चलने का अधिकार: भारत में पैदल यात्रियों की सुरक्षा को सुदृढ़ करना

सन्दर्भ

- सर्वोच्च न्यायालय द्वारा फुटपाथ पर चलने के अधिकार को मौलिक अधिकार के रूप में मान्यता दिए जाने के बाद, आंध्र प्रदेश 2026 में देश का पहला राज्य बन गया जिसने एक समर्पित पैदल यात्री सुरक्षा एवं सार्वभौमिक सुगम्यता नीति तैयार की।

नीति के बारे में

इस नीति में समस्या के समाधान के लिए तीन-चरणीय व्यवस्था अनिवार्य की गई है:

- सड़क सुरक्षा ऑडिट
- फुटपाथ के बुनियादी ढाँचे को ठीक करना, जिसमें अतिक्रमण हटाना भी शामिल है
- व्यवहार में बदलाव
- **फुटपाथ ऑडिट**: पिछले 2–3 वर्षों में जहाँ पैदल यात्रियों के घायल होने या मृत्यु की घटनाएँ अधिक हुई हैं, ऐसे कम-से-कम 15–20 पैदल यात्री ब्लैक स्पॉट को प्राथमिकता दी जाएगी।
- अधिकारियों को एक वर्ष के भीतर 20% सड़कों का सर्वेक्षण करना होगा, ताकि अतिरिक्त पैदल यात्री क्रॉसिंग की आवश्यकता की पहचान की जा सके।
- यह नीति सभी स्थानीय निकाय क्षेत्रों पर लागू होगी, जिनमें शहरी बाहरी क्षेत्र, अर्ध-शहरी क्षेत्र, उपग्रह नगर और ग्रामीण क्षेत्र शामिल हैं।
- नीति में मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 198A का उल्लेख किया गया है। इसके तहत यदि बुनियादी ढाँचे या डिजाइन की खामियों के कारण किसी पैदल यात्री की मृत्यु या दिव्यांगता होती है, तो संबंधित अधिकारी, ठेकेदार और सलाहकार पर ₹1 लाख का जुर्माना लगाया जा सकता है।

भारत में पैदल यात्री सुरक्षा की स्थिति

- वर्ष 2024 में भारत में सड़क दुर्घटनाओं में हुई 1.77 लाख मौतों में से 36,526 मौतें पैदल यात्रियों की थीं, जो सड़क दुर्घटना से होने वाली कुल मौतों का लगभग एक-पाँचवाँ हिस्सा है।
- लगभग 31% पैदल यात्री मौतें राष्ट्रीय राजमार्गों पर होती हैं। यह तेज गति वाले मार्गों और अपर्याप्त पैदल यात्री बुनियादी ढाँचे से जुड़े जोखिमों को दर्शाता है।
- पैदल यात्रियों की मौतों में दोपहिया वाहन लगभग 28% से अधिक के लिए जिम्मेदार थे। इसके बाद कार और टैक्सी लगभग 25% के लिए जिम्मेदार थे। ट्रक/लॉरी और बसों का भी महत्वपूर्ण योगदान रहा।

चलने का अधिकार

- भारत के सर्वोच्च न्यायालय ने मनियार इलीयाज़ (Maniyar Iliyaz) @ Shaik Riyaz बनाम पी. अय्यपन (P. Ayyappan) एवं अन्य मामले में सुरक्षित, सुव्यवस्थित और स्पष्ट रूप से निर्धारित फुटपाथों पर "चलने के अधिकार" को औपचारिक रूप से मौलिक अधिकार घोषित किया।
- चलने का यह अधिकार अनुच्छेद 19(1)(d) में प्रदत्त आवागमन की स्वतंत्रता और अनुच्छेद 21 के तहत प्राप्त जीवन एवं व्यक्तिगत स्वतंत्रता के अधिकार से प्राप्त होता है।

स्रोत: IE

गर्भिणी मित्र पाठ्यक्रम

चर्चा में क्यों?

- अखिल भारतीय आयुर्वेद संस्थान (AIIA) ने 2026–27 शैक्षणिक सत्र के लिए गर्भिणी मित्र पाठ्यक्रम शुरू किया है।

गर्भिणी मित्र पाठ्यक्रम

- यह एक संरचित स्वास्थ्य कौशल-विकास कार्यक्रम है, जिसका उद्देश्य ऐसे प्रशिक्षित कर्मियों का निर्माण करना है जो गर्भावस्था और प्रसवोत्तर अवधि के दौरान महिलाओं को उचित स्वास्थ्य शिक्षा, जीवनशैली संबंधी मार्गदर्शन और सामुदायिक स्तर पर सहायता प्रदान कर सकें।
- प्रत्येक बैच में 20 विद्यार्थियों को प्रवेश दिया जाएगा।

यह कार्यक्रम आयुर्वेद की पारंपरिक अवधारणाओं पर आधारित है:

- गर्भिणी परिचर्या — प्रसवपूर्व देखभाल
- सूतिका परिचर्या — प्रसवोत्तर देखभाल
- गर्भाधान विधि — गर्भधारण से पूर्व की देखभाल

इसमें प्रतिभागियों को निम्नलिखित व्यावहारिक कौशलों का प्रशिक्षण दिया जाएगा:

- गर्भावस्था की विभिन्न तिमाहियों के अनुसार आहार-विज्ञान
- जीवनशैली में आवश्यक बदलाव
- गर्भावस्था के लिए सुरक्षित योग
- प्रसव के दौरान भावनात्मक सहयोग
- नवजात शिशु की मालिश
- बुनियादी जीवन रक्षक सहायता (Basic Life Support) प्रोटोकॉल
- यह पाठ्यक्रम सरिता विहार, नई दिल्ली स्थित AIIA परिसर में संचालित किया जाएगा।

पात्रता

- भारत के किसी भी मान्यता प्राप्त बोर्ड से सीनियर सेकेंडरी (10+2) परीक्षा उत्तीर्ण करने वाले तथा कम-से-कम 18 वर्ष की आयु वाले उम्मीदवार आवेदन कर सकते हैं।
- जो उम्मीदवार वर्तमान में कक्षा 12वीं के परिणाम की प्रतीक्षा कर रहे हैं, वे भी अनंतिम आवेदन प्रस्तुत कर सकते हैं।

स्रोत:PIB

भारत में पॉलीसिलिकॉन का विनिर्माण

सन्दर्भ

- सरकार पॉलीसिलिकॉन विनिर्माण के लिए नई उत्पादन-आधारित प्रोत्साहन (PLI) योजना पर विचार कर रही है, जिसका उद्देश्य एकीकृत घरेलू सौर फोटोवोल्टिक (PV) आपूर्ति श्रृंखला विकसित करना है।

भारत की सौर विनिर्माण स्थिति

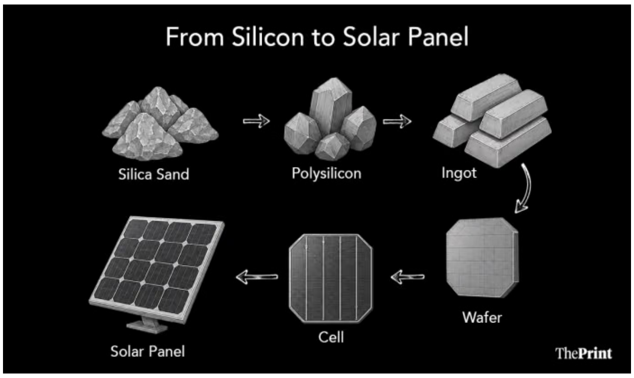
- भारत में लगभग 163 गीगावाट (GW) स्थापित सौर ऊर्जा क्षमता है, जिससे सौर ऊर्जा देश में नवीकरणीय ऊर्जा का सबसे बड़ा स्रोत बन गई है।

भारत ने सौर ऊर्जा के डाउनस्ट्रीम विनिर्माण में पर्याप्त क्षमता विकसित की है:

- लगभग 173 GW सौर मॉड्यूल विनिर्माण क्षमता
- लगभग 25–30 GW सौर सेल विनिर्माण क्षमता
- हालाँकि, घरेलू विनिर्माण अभी भी अपूर्ण है, क्योंकि निर्माता मुख्य रूप से आयातित पॉलीसिलिकॉन, इंगट और वेफर पर निर्भर हैं।
- चीन वैश्विक फोटोवोल्टिक (PV) आपूर्ति क्षमता के 85% से अधिक पर नियंत्रण रखता है और सौर विनिर्माण की पूरी आपूर्ति श्रृंखला में उसकी एकीकृत उपस्थिति है।

पॉलीसिलिकॉन क्या है?

- पॉलीसिलिकॉन सिलिकॉन का अत्यधिक शुद्ध रूप है, जिसका उपयोग क्रिस्टलीय सिलिकॉन सौर सेल के निर्माण के लिए मूल सामग्री के रूप में किया जाता है।
- इसे क्वार्ट्ज/सिलिका जैसे सिलिकॉन-युक्त कच्चे माल से ऊर्जा-गहन शुद्धिकरण प्रक्रियाओं के माध्यम से तैयार किया जाता है।
- सौर-ग्रेड पॉलीसिलिकॉन के लिए अत्यधिक उच्च शुद्धता आवश्यक होती है, क्योंकि इसमें मौजूद अशुद्धियाँ सौर सेल के प्रदर्शन को प्रभावित कर सकती हैं।



India's Solar Manufacturing Capacity Across the Value Chain

Supply Chain Stage	Operational Capacity	Primary Government Benchmarks & Schemes	Key Details
Polysilicon	Limited Commercial Production	Expected PLI Scheme	Large-scale fully integrated facilities are currently under construction/commissioning by Adani Solar, Reliance, and Lanco Solar.
Ingots & Wafers	Limited Commercial Production	Expected PLI Scheme	Large-scale fully integrated facilities are currently under construction.
Solar PV Cells	25 -30 GW	ALMM List-II / PLI Scheme	MNRE released ALMM List-II to enforce domestic content requirements (DCR).
Solar PV Modules	172 - 190 GW	ALMM List-I / PLI Scheme	Exponential expansion under ALMM List-I, self-sufficiency in domestic module assembly.

ThePrint

स्रोत: The Print

आईएनएस मंगरोल

सन्दर्भ

- 'मंगरोल', कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (CSL), कोच्चि द्वारा निर्मित तीसरा उथले जल में पनडुब्बी रोधी युद्धक पोत (Anti-Submarine Warfare Shallow Water Craft) है, जिसे भारतीय नौसेना को सौंप दिया गया।

परिचय

- मंगरोल का नाम गुजरात के तटीय शहर और छोटे बंदरगाह 'मंगरोल' के नाम पर रखा गया है, जो समुद्री मत्स्य उद्योग का एक प्रमुख केंद्र है।

- यह पोत पूर्ववर्ती आईएनएस मंगरोल की विरासत को भी आगे बढ़ाता है। आईएनएस मंगरोल एक भारतीय नौसेना का माइनस्वीपर (Mine Sweeper) था, जो 2004 तक सेवा में रहा।

इस पोत में 80% से अधिक स्वदेशी सामग्री है। यह निम्नलिखित कार्यों के लिए सक्षम है:

- पानी के भीतर निगरानी
- तटीय जल में पनडुब्बी रोधी युद्ध (ASW) अभियान
- कम तीव्रता वाले समुद्री अभियान (LIMO)
- माइन युद्ध क्षमता
- पोत को वॉटरजेट प्रणोदन प्रणाली से संचालित किया जाता है तथा इसमें अत्याधुनिक टॉरपीडो, पनडुब्बी रोधी रॉकेट, उन्नत रडार और सोनार लगाए गए हैं।
- मंगरोल की भारतीय नौसेना को सुपुर्दगी भारत की स्वदेशी जहाज निर्माण यात्रा में एक और महत्वपूर्ण उपलब्धि है और **'आत्मनिर्भर भारत'** के सरकार के दृष्टिकोण की पुनः पुष्टि करती है।

स्रोत: **PIB**

■■■■

NEXT IAS हिन्दी